AUTOMOBILISM

Cursa de coastă pe Dealul Feleacului se va organiza la 2 Octombrie

Incepând din anul 1930, când faimosul as german Hans Von Stück a realizat primul impresionant record, cursa automobilistă de viteză în coasta Feleacului și-a asigurat loc de cinste în galeria importantelor evenimente sportive dela noi.

Ing. JEAN CALCIANU

Leagănul acestei alergări, se confundă cu o întrecere de turism organizată în 1927 — din inițiativa M. S. Regele Carol II, pe atunci prinț moștenitor — de către Automobil Clubul Regal Român, proba având un caracter complimentar.

Până în 1930, alergarea nu a corespuns unei competiții de mari proporții și aceasta datorită faptului că trăsura „pur sânge" nu-și spusese cuvântul.

CAMPIONATUL DE MUNTE AL EUROPEI

In 1930, proba a fost înglobată în campionatul de munte al Europei și situația a determinat pe trei alergători străini să se prezinte la startul ei.

Hans Stück, care totalizase un impresionant număr de puncte în precedentele întreceri ale campionatului — cursa pe Feleac era ultima dintr'un ciclu de 20 întreceri, — a venit la Cluj spre a adăuga încă o verigă, la lanțul său de victorii.

IMPRESIE FORMIDABILA

Am asistat atunci, pentru prima oară, la efectuarea unor virajuri executate după toate regulele artei.

La volanul unui Austro Daimler de 6 cilindri, Hans Stück s'a întrecut pe sine, scotând în evidență calități cari nu au întârziat să-l consacre.

Campion de munte al Europei, în 1930, germanul este astăzi *o stea* și joacă rol de mare vedetă în toate competițiunile de viteză pură la cari participă.

Cu prilejul debutului său la noi, Hans Stück, concurând pe parcursul redus al coastei — 5 km. — a reușit escaladarea, cu o viteză medie de peste 113 km. pe oră. Pentru acele timpuri, și ținând seama că Feleacul nu prezenta netezirea de astăzi, performanța apare deadreptul senzațională.

PRELUNGIREA TRASEULUI

Doi ani mai târziu, când șoseaua națională București-Oradea Mare a luat aspectul occidental de astăzi, conducătorii regionalei din Cluj a A. C. R. R.-ului — organizatorii întrecerii— au purces la lungirea parcursului cu încă 2 km. Cei 2 km. adăugați, conținând numeroase virajuri, au făcut alergarea mult mai interesantă, atrăgând asupra ei, atenția alergătorilor străini.

IN CALENDARUL INTERNAȚIONAL

Nouile condițiuni ale importantei alergări au condus la trecerea ei în calendarul internațional al A. I. A. C. R.-ului și concurenții străini au început să se intereseze de această întrecere, pentruca, de câțiva ani, ea să se bucure de o emulație la înălțimea caracterului său internațional.

CELE MAI BUNE PERFORMANȚE

Alergarea în coasta Feleacului, este deschisă atât automobilelor cât și motocicletelor.

In decursul anilor, deși ne-au vizitat somități ale volanului și ghidonului, cele mai bune performanțe au fost realizate de concurenții români și, dacă ar fi avut la îndemână materialul technic de valoarea celui care concurează în străinătate, isprăvile lor ar fi fost cu mult mai proeminente.

JEAN CALCIANU RECORDMANUL COASTEI

In fruntea celor cari s'au ilustrat în cursa de coastă dela Feleac, stă ing. Jean Calcianu. In 1936, acest admirabil produs al automobilismului românesc, a realizat pe dificilul parcurs dela Cluj, o medie orară de peste 120 km.

Este recordmanul coastei și probabil că tot lui îi va reveni cinstea ameliorărei performanții situată, pe tablou, la locul de onoare.

CONSTANTIN VOLUNTARU ȘI B. B. ASSAN

La motociclete, Constantin Voluntaru deține recordul. A realizat acum doi ani, pe două roți, o viteză de peste 100 km. pe oră, apropiindu-și astfel, titlul de recordman.

In clasa mașinilor cu ataș, B. B. Assan se găsește în fruntea lotului. Tot acum doi ani, el s'a apropiat de 90 km. pe oră. Fostul campion de coastă a difuzat, la crepusculul carierei, necontestate calități.

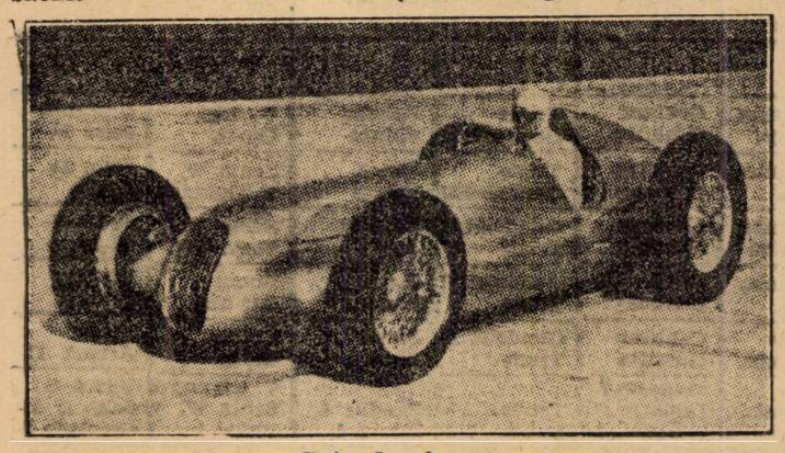
*

Suscitând un real interes și interesând și pe alergătorii străini,

B. B. ASSAN

cursa dela Feleac a preocupat din timp pe pontifii noștri cari au fixat data disputării ei, în acest an, la 2 Octombrie.

BOILLOT



Gata de plecare

Redactarea regulamentului

Până în prezent, automobilismul nostru nu s'a putut mândri cu un regulament sportiv național. Toate cursele organizate se conduceau după regulamentul internațional care, de cele mai multe ori, nu se putea adapta situației.

Lucrurile ne mai putând dăinui, comisiunea sportivă a forului automobilist a decis să purceadă la redactarea unui regulament național, care să corespundă exigențelor automobilismului românesc.

In acest scop s'a format din sânul comisiunii, un comitet restrâns căruia i s'a încredințat destul de dificila misiune a redactărei regulamentului național

Cu ocazia organizărei salonului automobilist

A.C.R.R. VA ORGANIZA UN CONCURS DE ELEGANȚĂ ȘI CONFORT ȘI O GYMKHANA

Incă din toamna anului trecut, „Grupul Sportiv Motor" a preconizat organizarea la București, a unui salon automobilist, cu un departament pentru avioane.

Nu vom discuta aci rostul sau nerostul acestei inițiative, ci vom prefera să dăm mai multă atenție proectelor menite să completeze activitatea acestui salon și să servească interesele sportului.

Automobil Clubul Regal Român pornit pe realizări importante și a propus să, încadreze viitoarea expoziție în câteva încercări practice.

Un concurs de eleganță și confort...

Astfel, Automobil Clubul Regal Român a proectat organizarea unui concurs de eleganță și confort, deschis tuturor trăsurilor, inclusiv celor din standuri.

Cum A. C. R. R.-ul nu va precupeți sacrificiile, este de așteptat că organizarea concursului se va bucura de fastul cuvenit.

...și o gymkhana

Tot cu prilejul expoziției de automobile, A. C. R. R.-ul se gândește să mai organizeze un concurs de gymkkana, competițiune ce se adresează indemnărei piloților și prilejuește un spectacol agreabil, mult gustat de unii.

In „Luna Bucureștilor"

Ambele concursuri proectate de Automobil Clubul Regal Român urmează să se desfășoare cu ocazia serbărilor „Lunei Bucureștilor".

MOTOCICLETA ar trebui să fie vehicul popular

Problema motociclismului la noi în țară, trebue privită sub diferite aspecte.

Astfel, în afară de mașina specială de sport, de bolidul dătător de senzații, trebue să vedem în motocicletă și partea pur practică și economică.

Tineretul nostru și toți cei ce n'au destule mijloace ca să-și procure și să întrețină un automobil, neglijează aceste posibilități de economie ale motocicletei.

Intr'adevăr, acest vehicul oferă un nenumărat șir de avantagii. In primul rând, consumul său de benzină la suta de kilometri, este extrem de redus (4—6 litri, în timp ce un automobil obișnuit consumă între 14—20 litri pe aceiași distanță).

Un alt avantaj, este posibilitatea de a o gara cu mare ușurință (n'are nevoe de garaj special, care necesită chirie, etc.). O simplă sală sau magazie, e suficientă pentru a o feri de intemperii.

In sfârșit, a treia și nu cea mai puțin importantă calitate a motocicletei, este că la orice reparație utilizează piese simple și eftine (un singur piston, 2 sau 3 segmenți, un singur bloc, o singură culasă, două cauciucuri de dimensiuni reduse, etc.)...

Având deci în vedere aceste însușiri avantajoase, motocicleta poate fi socotită într'adevăr ca un vehicul popular („automobilul săracului") cum îi spun francezii).

Pentru ca această constatare să devie realitate și la noi, e nevoe de un singur lucru, ca și prețul de cumpărare să fie, prin ieftinătatea lui, la îndemâna celor cu punga mai fragilă.

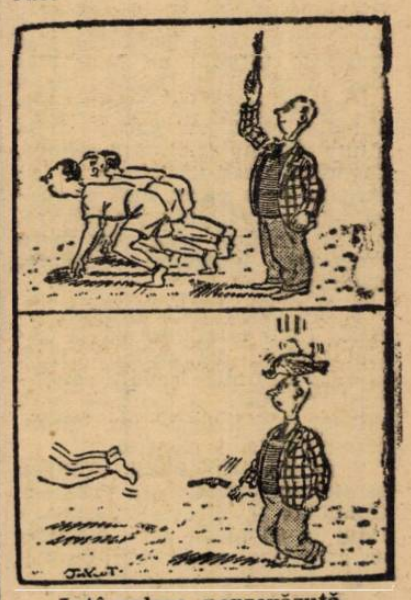
Ce folos că întreținerea motocicletei este atât de economică, dacă prețul ei de cumpărare este extrem de ridicat (dela 40.000 lei în sus pentru o mașină nouă de 250 cmc.).

Dacă studiem însă, mai de aproape această chestiune a prețului, ne dăm seama că el este ridicat la noi numai datorită autorităților cari, neînțelegând valoarea și utilitatea motocicletei, izbesc imtatea motocicletei, grevează importul acestui vehicul cu taxe excepțional de mari (cari fac să i se dubleze costul).

O altă piedică pentru desvoltarea motocicletei în țara noastră o constitue și fiscul, care la rândul său percepe impozite exagerate, și însfârșit autoritățile polițienești cari, prin mulțimea formalităților și scumpetea lor, alungă pe cei mai binevoitori amatori de motociclism.

Deci, după cum se poate vedea din aceste constatări sumare, întreaga problemă a desvoltării motociclismului în România este strâns legată de spiritul de înțelegere al autorităților.

In această ordine de idei vom reveni în curând, examinând în amănunțime fiecare din elementeei expuse mai sus.



Intâmplare neprevăzută